



Ein Traumberuf? Das war einmal

Die **SBB** möchten mit einem neuen Einsatzkonzept für Lokführer Kosten sparen. Diese wehren sich gegen die drohende Monotonie und warnen vor Sicherheitsrisiken sowie mehr Verspätungen im Bahnverkehr. Von Stefanie Pauli

Noch liegt Arth-Goldau im Schlaf, als Raoul Fassbind im Depot den Bordcomputer seines Zuges hochfährt. Die Lok summt, er prüft die Systeme. In wenigen Minuten geht es los - durch die Dämmerung nach Luzern. So beschreibt der Lokführer seinen Einstieg in den Arbeitstag. «Die Ruhe am Morgen ist magisch», sagt er. Für die nächste halbe Stunde gehört der Zug ihm ganz allein. Erst in Luzern steigen die ersten Pendler zu. Dort wechselt Fassbind auf einen anderen Fahrzeugtyp und fährt durchs Seetal, wo Nebelschwaden über den Feldern hängen, bis nach Lenzburg im Aargau. Seit über 15 Jahren arbeitet Raoul Fassbind als Lokführer für die **SBB**. Für ihn ein Bubentraum: «Ich liebe die Abwechslung - jede Strecke, jeder Bahnhof und jeder Zug ist anders.» Doch während er leidenschaftlich von Bahnhöfen wie Luzern erzählt, die er anders anfahren muss als S-Bahn-Haltestellen, schwingen auch Sorgen mit. Denn genau die Abwechslung, die ihn an seinem Beruf begeistert, könnte bald verlorengehen. Grund dafür sind neue Pläne der **SBB**. Mit dem anstehenden Fahrplanwechsel im Dezember wollen sie ein neues Einsatzkonzept einführen. Künftig soll das Lokpersonal weniger lange Strecken fahren - dafür mehrmals täglich dieselbe Route. Bei den Lokführerinnen und Lokführern sorgt das Vorhaben für massive Kritik. Am Freitag wandten sie sich gemeinsam in einem offenen Brief an die **SBB**. Die Angestellten bemängeln darin die zunehmende Monotonie und den Verlust von Kompetenzen. «Praktisch

alle Strecken fallen weg, die nicht direkt vom Standort ausgehen, bei dem ein Lokführer angestellt ist», sagt Fassbind, der auch Präsident des Lokführerverbands (VSLF) ist. «Die Arbeit wird eintönig.» Doch ihm geht es nicht nur um die fehlende Abwechslung: Fassbind warnt auch vor Sicherheitsrisiken.

Mehrmals täglich die gleiche Strecke. Die **SBB** wollen mit den Änderungen Geld sparen. «Mit dem neuen Konzept sind die Einsätze sinnvoller kombiniert, und ineffiziente Leerzeiten werden vermieden», schreiben sie auf Anfrage. So sei der geplante Ausbau von Zugverbindungen ohne zusätzliches Personal möglich. Was auf dem Papier plausibel klingt, sehen die Lokführer jedoch kritisch - sie befürchten Folgen für die Sicherheit des Bahnbetriebs. Durch die Eintönigkeit steige die Gefahr von Fehlern, sagt Raoul Fassbind. «Ist ein Mensch gelangweilt, schaltet er ab.» Als Verbandspräsident warnt er zudem vor einem anderen Effekt: dem Verlust an Erfahrung. «Ich werde künftig vermutlich meistens einfach mehrmals täglich die S-Bahn-Strecke von Brunnen nach Luzern fahren - und wieder zurück», sagt er. So gehe die Routine auf anderen Zügen und Linien verloren, die er mit dem neuen Einsatzkonzept kaum noch fahren werde. Fehlende Routine sei besonders dann kritisch, wenn es dort Probleme gebe, sagt Fassbind. Der Zugfahrplan ist eng getaktet. Alles ist aufeinander abgestimmt. Bei Störfällen müsse das Lokpersonal schnell reagieren können, sagt der Präsident des Schweizer

Lokführerverbands. «Signalstörungen, ein Ausfall des Betriebssystems oder Defekte an Fahrzeugen sind hochkomplex - und bei jedem Zug und auf jeder Strecke anders», sagt Fassbind. Gerade dann brauche es Routine. Sonst blockiere ein Zug eine Strecke und bringe auf einer Linie den ganzen Fahrplan durcheinander. Schon vor Jahren begannen die **SBB** Strecken und Fahrzeuge auf immer kleinere Gruppen von Lokführern aufzuteilen. Seither wehren sich die Angestellten gegen wachsende Monotonie auf der Schiene. Doch allmählich sei das Limit erreicht, sagt ein ausgewiesener Schweizer Bahnexperte - und warnt vor Zugausfällen.

Lokführer müssen Strecken kennen und regelmässig befahren, damit sie auf ihnen sicher unterwegs sind. «Je enger das Einsatzgebiet, desto schwieriger wird es, Personal flexibel einzusetzen», sagt Walter von Andrian, Chefredaktor und Herausgeber der «Eisenbahn-Revue». Dass es schwierig werden könne, genug Lokomotivpersonal zu finden, das eine bestimmte Strecke befahren dürfe, habe sich beim Unterbruch des Gotthard-Basistunnels gezeigt, sagt von Andrian.

Als der Tunnel wegen des entgleisten Güterzugs monatelang gesperrt war und die Züge über die alte Bergstrecke umgeleitet werden mussten, fanden die **SBB**, wie von Andrian sagt, nur schwer Personal. «Es gab nicht genügend Lokomotivführer, die noch einen gültigen Prüfungsausweis für das Fahren und Bremsen konventioneller Züge auf der steilen Bergstrecke



besassen.» Das Problem werde sich zuspitzen, zeigt sich der Bahnexperte überzeugt. «Es wird im Falle von Betriebsstörungen zu mehr Zugausfällen statt Umleitungen kommen, weil geeignetes Personal fehlt.» Das treffe am Schluss die Fahrgäste.

SBB: Wir bleiben flexibel genug. Die **SBB** wollen davon nichts wissen. Sie schreiben auf Anfrage, die nötige Flexibilität bleibe erhalten. Ausserdem habe die Sicherheit und Qualität nach wie vor oberste Priorität. «Das neue

Konzept ändert nichts an den Sicherheitsstandards.» Dem Verbandspräsidenten Raoul Fassbind macht aber noch etwas ganz anderes Sorgen. Er fragt sich, ob der Job des Lokführers für Junge und Quereinsteiger noch interessant bleibe. «Es wird ohne Nutzen und Not ein Berufsbild unattraktiv gemacht.» Für eine Branche mit fast schon chronischem Personalmangel sei das Gift. Er befürchtet zudem, dass noch mehr Kollegen aussteigen werden. Die **SBB** sehen die Attraktivität des Jobs nicht

gefährdet. «Auch mit dem neuen Einsatzkonzept bleibt der Beruf vielseitig», schreiben sie. Wie heftig um das neue Konzept gestritten werden wird, zeigt sich in den nächsten Wochen. Die **SBB** legen ihren Plan demnächst den Sozialpartnern zur Vernehmlassung vor. Für den Lokführer Raoul Fassbind und seine Kollegen steht dabei viel auf dem Spiel - mehr als etwas Abwechslung beim Blick aus dem Führerstand.

«Es wird im Falle von Störungen zu mehr Zugausfällen statt Umleitungen kommen.» Walter von Andrian, Bahnexperte



Datum: 28.09.2025

NZZ am Sonntag

NZZ am Sonntag
8008 Zürich
044/ 258 11 11
<https://nzzas.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenmedien
Auflage: 84'522
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 11
Fläche: 100'206 mm²

Auftrag: 3007083
Themen-Nr.: 384050
Referenz:
9fdd7ec2-e35e-492d-a79b-13a6499ad103
Ausschnitt Seite: 3/3

ELIA BIANCHI / TI-PRESS / KEYSTONE «Ist ein Mensch gelangweilt, schaltet er ab», sagt der Lokführerpräsident Raoul Fassbind. Dadurch steige die Anfälligkeit für Fehler.